

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problems Mailbox.**

6/9/1

DIALOG(R)File 351:Derwent WPI

(c) 2000 Derwent Info Ltd. All rts. reserv.

010763861 \*\*Image available\*\*

WPI Acc No: 1996-260815/199627

XPX Acc No: N96-219387

**Guiding motor vehicle to final destination - using transmission of vehicle travel planning data to external traffic computer which provides route data**

Patent Assignee: MANNESMANN AG (MANS )

Inventor: MEIS J; SCHLOTTBOM K; VAN HAUTEN S

Number of Countries: 001 Number of Patents: 003

Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
DE 19519066	A1	19960530	DE 1019066	A	19950519	199627 B
EP 715289	A2	19960605	EP 95250277	A	19951116	199627
EP 715289	A3	19970205	EP 95250277	A	19951116	199715

Priority Applications (No Type Date): DE 4444391 A 19941128

Cited Patents: No-SR.Pub; 1.Jnl.Ref; WO 9210824

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan	Pg	Main IPC	Filing Notes
DE 19519066	A1		6	G08G-001/0969	
EP 715289	A2	G	7	G08G-001/0968	
EP 715289	A3			G08G-001/0969	

Abstract (Basic): DE 19519066 A

At least one travel route is available from the start to the destination and the process considers external and/or forecast traffic data for the travel route. The vehicle is then guided to the travel destination using an on board destination guide and a digitalised road map.

From the vehicle planning data, contg. at least the start and destination positions, are transmitted to an external traffic computer and at least one travel route is determined from outside conditions and actual and/or forecast traffic data and transmitted to the on board destination guide.

ADVANTAGE - Improved vehicle guidance according to general traffic situation and traffic forecasts.

Dwg.1/1

Title Terms: GUIDE; MOTOR; VEHICLE; FINAL; DESTINATION; TRANSMISSION; VEHICLE; TRAVEL; PLAN; DATA; EXTERNAL; TRAFFIC; COMPUTER; ROUTE; DATA

Derwent Class: S02; T01; W02; W05; W06; X22

International Patent Class (Main): G08G-001/0968; G08G-001/0969

International Patent Class (Additional): G08C-017/00; G08G-001/137;

H04B-007/26

File Segment: EPI

Manual Codes (EPI/S-X): S02-B08; T01-J06B; W02-C03C; W06-A03A; W06-A08; X22-E06



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑫ Offenlegungsschrift  
⑩ DE 195 19 066 A 1

⑤1 Int. Cl.<sup>8</sup>:  
G 08 G 1/0969  
G 08 C 17/00  
G 08 G 1/137  
H 04 B 7/26

②1 Aktenzeichen: 195 19 066.1  
②2 Anmeldetag: 19. 5. 95  
④3 Offenlegungstag: 30. 5. 96

DE 195 19 066 A 1

③0 Innere Priorität: ③2 ③3 ③1  
28.11.94 DE 44 44 391.9

⑦1 Anmelder:  
Mannesmann AG, 40213 Düsseldorf, DE

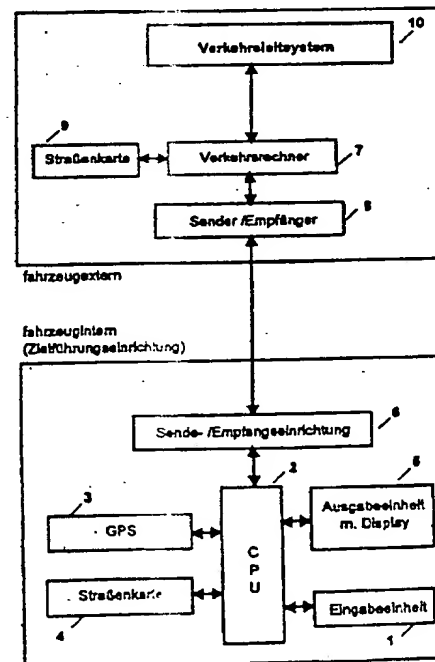
⑦4 Vertreter:  
P. Meissner und Kollegen, 14199 Berlin

⑦2 Erfinder:  
Schlottbom, Karlheinz, Dipl.-Math., 40885 Ratingen, DE;  
Meis, Josef, Dipl.-Math., 40479 Düsseldorf, DE;  
Hauten, Swen van, Dipl.-Inform., 40229 Düsseldorf, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Verfahren und System zur Zielführung eines Fahrzeugs

⑤7 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei dem mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur Zielposition geführt wird. Dabei werden aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen und der Verkehrsrechner überträgt unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs.



DE 195 19 066 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 04. 98 802 022/549

8/28

Die Erfindung betrifft ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei dem mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur Zielposition geführt wird.

Ein solches System zur Zielführung eines Fahrzeugs ist in dem Beitrag "Im Kreisverkehr dritte Ausfahrt" in der Zeitschrift "ADAC motorwelt", Heft 11, 1994, S. 7 ff. beschrieben. Bei der Zielführung eines Fahrzeugs wird dabei zunächst die gewünschte Zielposition von Hand eingegeben und anschließend die aktuelle geographische Position durch eine im Fahrzeug installierte Zielführungseinrichtung mittels eines Satelliten-Navigationssystems bestimmt. Die Zielführungseinrichtung bestimmt dann eine Fahrtroute anhand einer digitalen Straßenkarte, die auf einer mitgeführten CD-ROM gespeichert ist. Die CD-ROM enthält digital abgespeichert geographische Daten der gesamten Bundesrepublik Deutschland: alle Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, alle Großstädte mit sämtlichen befahrbaren Straßen und Plätzen, außerdem rund 100 000 kleinere Orte. Während der Zielführung vergleicht die Zielführungseinrichtung laufend die aktuellen Positionsdaten mit den gespeicherten geographischen Daten auf der CD-ROM entlang der ermittelten Fahrtroute und erteilt dem Fahrer entsprechende Fahrhinweise durch eine Stimme aus den Lautsprechern. Zusätzlich zeigt ein Display zur Orientierung des Fahrers eine elektronische Landkarte, auf der sich ein Punkt — das Fahrzeug — langsam auf sein Ziel zubewegt.

Nachteilig ist bei diesem System, daß nur diejenigen Verkehrsdaten berücksichtigt werden, die bei der Herstellung der CD-ROM bekannt waren und mit den geographischen Daten auf der CD-ROM abgespeichert worden sind. Die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten (z. B. Verkehrsdichten, Umleitungen) für das Gebiet der digitalisierten Landkarte durch einen Verkehrsrechner an die Zielführungseinrichtung zu übermitteln, ist bei diesem Zielführungssystem nicht vorgesehen, da dazu eine sehr große Datenmenge in gewissen sich zyklisch wiederholenden Zeitabständen zu jedem zielgeführten Fahrzeug zu übertragen und im Fahrzeug abzuspeichern wäre, was wiederum mit großem technischen Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden wäre.

Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Verfahren und ein System zur Zielführung eines Fahrzeugs anzugeben, bei dem das Fahrzeug zum Ziel geführt wird entlang einer günstigen Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten und unter vorgebbaren Randbedingungen, beispielsweise die Fahrtzeit betreffend.

Die Lösung dieser Aufgabe hinsichtlich des Verfahrens ist erfindungsgemäß gekennzeichnet durch die im Patentanspruch 1 angegebenen Merkmale. Durch die kennzeichnenden Merkmale der Unteransprüche 2 bis 16 ist dieses Verfahren in vorteilhafter Weise weiter ausgestaltbar. Ein System zur Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens weist die Merkmale des Patentanspruchs 17 auf; durch die kennzeichnenden Merkmale der Unteransprüche 18 bis 25 ist dieses System in

vorteilhafter Weise weiter ausgestaltbar.

Die Erfindung sieht vor, daß aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen werden und der Verkehrsrechner unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs überträgt. Dabei sind die an den externen Verkehrsrechner übertragenen Planungsdaten vorzugsweise die aktuelle geographische Position und die Zielposition des Fahrzeugs und/oder bereits im Fahrzeug ermittelte Fahrtrouten, aus denen der Verkehrsrechner mindestens eine günstige Fahrtroute beispielsweise mit Hilfe eines Rechenalgorithmus ermittelt.

Hierdurch wird erreicht, daß die sehr großen Datenmengen, nämlich die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten des entsprechenden Verkehrsraums, nicht an das Fahrzeug übertragen und als Grundlage für eine optimale Routenplanung zwischengespeichert werden müssen. Trotzdem wird das Fahrzeug durch die mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand der mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer günstigen Fahrtroute zur Zielposition geführt, wobei die Fahrtroutenbestimmung oder -auswahl unter Berücksichtigung vorgebbarer Randbedingungen erfolgt.

Um auf eine veränderte Verkehrssituation z. B. durch einen Unfall schnell und wirksam reagieren zu können, wird mit der Erfindung vorgeschlagen, daß der Verkehrsrechner bei Eintritt bestimmter Bedingungen, z. B. eines Staus auf einem Streckenabschnitt der Fahrtroute, sofort mindestens eine aktualisierte Fahrtroute zusätzlich an das Fahrzeug überträgt. Zweckmäßigerweise übermittelt das Fahrzeug dazu in gewissen zeitlichen Abständen seine aktuelle Position an den Verkehrsrechner.

Eine noch größere Unabhängigkeit der Zielführungseinrichtung im Fahrzeug vom Verkehrsrechner wird dadurch erreicht, daß die Anzahl der aus den Fahrtroutendaten vom Verkehrsrechner zu ermittelnden alternativen Fahrtrouten vom Fahrzeug vorgegeben wird, d. h. daß das Fahrzeug mehrere Fahrtrouten zur selben Zielposition vom Verkehrsrechner ermitteln oder auswählen läßt.

Der Einsatzbereich des Verfahrens läßt sich dadurch verbessern, daß der Verkehrsrechner die Fahrtroute in Abhängigkeit von speziellen vom Fahrzeug vorgebbaren Randbedingungen bestimmt, die an die konkreten Wünsche des Fahrzeugführers dieses Fahrzeugs zum Ausdruck bringen. So kann beispielsweise eine zweite Zielposition an den Verkehrsrechner übertragen werden, damit der Verkehrsrechner eine Fahrtroute bestimmt, die einen Umweg über die zweite Zielposition aufweist.

Zweckmäßigerweise wird vorgeschlagen, daß der Verkehrsrechner mit der Fahrtroute eine im Bereich der Fahrtroute aktualisierte Straßenkarte an das Fahrzeug überträgt, so daß die Zielführungseinrichtung im Bedarfsfall Fahrtroutenkorrekturen unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten selbständig vornehmen kann. Diese Möglichkeit wird noch dadurch verbessert, daß die Straßenkarte im aktualisierten Bereich zusammen mit aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten für diesen Bereich übertragen wird. Insbesondere umfassen die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Stra-

Benabschnitten der Fahrtroute.

Die vom Verkehrsrechner an das Fahrzeug zu übertragenden Fahrtrouten weisen eine besonders geringe Datenmenge auf, wenn die Fahrtrouten als Vektorzug in Form von aufeinanderfolgenden Wegpunkten übermittelt werden.

Es ist weiterhin zweckmäßig, als Randbedingung die Fahrzeit, die das Fahrzeug für die gesamte Fahrtroute benötigt, zu verwenden.

Um jedes Fahrzeug zu jedem beliebigen Zeitpunkt zu erreichen, wird mit der Erfindung vorgeschlagen, daß der Datenaustausch mit dem Verkehrsrechner über ein Funktelefon erfolgt.

Schaltungstechnisch besonders einfach läßt sich die Zielführung im Fahrzeug durch einen Bordcomputer durchführen.

Zur Erreichung einer störungsfreien Zielführung wird weiter vorgeschlagen, daß der Verkehrsrechner mit einem Verkehrsleitsystem verbunden ist, das z. B. die Fahrtrouten der zielgeführten Fahrzeuge bei der Verkehrsleitung berücksichtigt.

Besonders einfach läßt sich die aktuelle geographische Position durch ein Satelliten-Navigations-System im Fahrzeug ermitteln.

Mit besonders geringem technischen Aufwand läßt sich die aktuelle geographische Position durch ein Funkpeilsystem ermitteln.

Zur Durchführung des Verfahrens zur Zielführung eines Fahrzeugs wird ein System vorgeschlagen bestehend aus einer fahrzeuginternen Zielführungseinrichtung mit einer Empfangseinheit für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position, einer Recheneinheit zur Steuerung der Datenübertragungen, intern innerhalb des Fahrzeugs und extern zum Verkehrsrechner, einer Eingabeeinheit insbesondere zur Eingabe einer Zielposition und einer Ausgabeeinheit insbesondere zur Ausgabe von Wegführungsinformationen, und einem außerhalb des Fahrzeugs angeordneten Verkehrsrechner, der eine digitalisierte Straßenkarte mit den aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten aufweist. Dabei ist die Zielführungseinrichtung zusätzlich mit einer Sende-/Empfangseinrichtung ausgebildet und jederzeit über die Sende-/Empfangseinrichtung drahtlos mit dem Verkehrsrechner datentechnisch verbindbar.

Mit Vorteil wird vorgeschlagen, daß die Empfangseinheit für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position entweder ein Satelliten-Navigationssystem oder alternativ dazu ein Funkpeilsystem ist. Beide ermöglichen eine Bestimmung der aktuellen geographischen Position mit relativ geringem Aufwand. Die Genauigkeit der Ortsbestimmung läßt sich insbesondere beim Satelliten-Navigationssystem dadurch verbessern, daß die Empfangseinheit zum Empfang von Korrektursignalen eingerichtet ist, mit denen die Genauigkeit der Positionserkennung verbessert werden kann.

Als besonders zweckmäßig hat es sich erwiesen, wenn die Ausgabe- und/oder Eingabeeinheit eine Spracheingabe- und/oder Sprachausgabeeinheit aufweist. Dabei ist es zweckmäßig, wenn die Ausgabeeinheit außerdem ein Display umfaßt und auf dem Display die aktuelle Position mit einer Umgebungskarte anzeigbar ist.

Eine besonders kompakte Ein- und Ausgabeeinheit ergibt sich, wenn die Ausgabeeinheit gleichzeitig als Eingabeeinheit ausgebildet ist, wobei die Eingabe insbesondere der Zielposition durch Markieren oder handschriftliche Eingabe auf dem Display erfolgt.

Die Sende-/Empfangseinrichtung ist wegen des geringen zusätzlichen Aufwandes vorzugsweise als Funktelefon ausgebildet.

Anhand des in der einzigen Figur dargestellten Systems zur Zielführung eines Fahrzeugs unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten wird die Erfindung nachfolgend näher erläutert.

Die Figur zeigt schematisch eine fahrzeuginterne Zielführungseinrichtung, die eine Eingabeeinheit 1 insbesondere zur Eingabe einer Zielposition mittels einer Tastatur umfaßt; die Eingabeeinheit 1 ist datentechnisch mit einer Recheneinheit (CPU) 2 verbunden. Weiter weist die Zielführungseinrichtung eine Empfangseinheit für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position auf, z. B. einen GPS-Empfänger 3 (Global Positioning System) für die Satelliten-Navigation. Alternativ kann auch ein Funkpeilsystem vorgesehen sein. Die aktuelle geographische Position des Fahrzeugs ist aus den empfangenen Zeitsignalen des GPS-Empfängers 3 bestimmbar, wobei der GPS-Empfänger 3 vorzugsweise zum Empfang von Korrektursignalen eingerichtet ist, mit denen die Genauigkeit der Positionserkennung verbessert werden kann. Zur Bestimmung der aktuellen geographischen Position des Fahrzeugs aus den empfangenen Zeitsignalen des GPS-Empfängers 3 ist auch der GPS-Empfänger 3 mit der Recheneinheit (CPU) 2 verbunden. Die Recheneinheit (CPU) 2 hat außerdem Zugriff auf eine digitalisierte Straßenkarte 4, die z. B. auf einer CD-ROM abgespeichert ist. Die CD-ROM enthält das gesamte Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland: alle Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, alle Großstädte mit sämtlichen befahrbaren Straßen und Plätzen. Anhand der geographischen Daten auf der CD-ROM kann die Recheneinheit (CPU) 2 völlig unabhängig von anderen fahrzeugexternen Systemen eine oder mehrere Fahrtrouten ermitteln, die die aktuelle geographische Position des Fahrzeugs und die Zielposition miteinander verbindet. Die Fahrhinweise (Wegführungsinformationen) für den Fahrer werden über eine mit der Recheneinheit (CPU) 2 verbundene Ausgabeeinheit 5 ausgegeben. Die Ausgabeeinheit 5 umfaßt ein Display sowie eine Sprachausgabeeinheit. Bei Bedarf ist auf dem Display die aktuelle Position mit einer Umgebungskarte anzeigbar. In einer speziellen Ausführungsform ist Ausgabeeinheit gleichzeitig als Eingabeeinheit ausgebildet ist, wobei die Eingabe insbesondere der Zielposition durch Markieren oder handschriftliche Eingabe auf dem Display erfolgen kann. Zur Kommunikation mit externen Einrichtungen ist die Recheneinheit (CPU) 2 mit einer Sende-/Empfangseinrichtung 6 versehen, welche zweckmäßig als Funktelefon ausgebildet ist.

Über die Sende-/Empfangseinrichtung 6 ist die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs mit einem extern angeordneten Verkehrsrechner 7 datentechnisch verbindbar. Zum Datenaustausch mit den zielgeführten Fahrzeugen ist der Verkehrsrechner 7 mit einem Sender/Empfänger 8 verbunden. Die Fahrtroutenbestimmung durch den Verkehrsrechner 7 auf Anforderung durch das Fahrzeug erfolgt anhand mindestens einer gespeicherten digitalisierten Straßenkarte 9, auf die der Verkehrsrechner 7 direkten Zugriff hat. Der Verkehrsrechner 7 ist Bestandteil eines Verkehrsleitsystems 10 oder an dieses angeschlossen. Über das Verkehrsleitsystem 10 stehen dem Verkehrsrechner 7 die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten zur Verfügung. Es ist aber auch vorgesehen, daß der Verkehrs-

rechner 7 nicht nur Zugriff auf die Verkehrsdaten des Verkehrsleitsystems 10 hat, sondern daß die Routenplanung in direkter Abstimmung mit der Verkehrsleitung des Verkehrsleitsystems 10 erfolgt.

Zur Zielführung eines Fahrzeugs wird zunächst die Zielposition über die Eingabeeinheit 1 vom Fahrer des Fahrzeugs eingegeben. Die Startposition ist die aktuelle geographische Position, die die Recheneinheit (CPU) 2 durch Abfrage vom GPS-Empfänger 3 erhält. Die Start- und die Zielposition werden anschließend mittels Funktelefon (Sende-/Empfangseinrichtung 6) an den Verkehrsrechner 7 übertragen. Soll mehr als eine Fahrtroute vom Verkehrsrechner 7 ermittelt werden, wird die Anzahl der zu ermittelnden alternativen Fahrtrouten vom Fahrzeug vorgegeben; soll der Verkehrsrechner 7 die Fahrtrouten in Abhängigkeit von vom Fahrzeug vorgebbaren Optimierungsbedingungen bestimmen, werden die Optimierungsbedingungen ebenfalls übermittelt. So ist es z. B. möglich, daß die Fahrtrouten unabhängig von den Kosten wie Autobahngebühren usw., allein unter dem Gesichtspunkt einer minimalen Fahrzeit, bestimmt werden sollen. Hat der Verkehrsrechner 7 die Aufgabe erhalten, nur eine einzige Fahrtroute zu ermitteln, so bestimmt der Verkehrsrechner 7 anhand der digitalisierten Straßenkarte 9 genau eine (möglichst günstige) Fahrtroute, die die aktuelle geographische Position mit der Zielposition verbindet. Dabei werden die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten berücksichtigt. Der Verkehrsrechner 7 ermittelt auf Basis der zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten von den möglichen Fahrtrouten beispielsweise die mit der kürzesten Fahrzeit, die das Fahrzeug für die gesamte Fahrtroute benötigt, indem er die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den einzelnen Straßenabschnitten der Fahrtrouten berücksichtigt. Anschließend wird die vollständige Fahrtroute an das Fahrzeug übertragen. Zusätzlich zur ermittelten Fahrtroute kann es auch vorgesehen sein, daß der Verkehrsrechner mit der Fahrtroute eine im Bereich der Fahrtroute aktualisierte Straßenkarte an das Fahrzeug überträgt. Die zu übertragende Datenmenge ist in einem solchen Fall sehr gering, da nur ein kleiner Ausschnitt der gesamten Straßenkarte 9 an das Fahrzeug zu übertragen ist. Auch ist es alternativ möglich, daß die Straßenkarte im aktualisierten Bereich zusammen mit aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten übertragen wird. Zweckmäßigerweise wird die Fahrtroute als Vektorzug in Form von aufeinanderfolgenden Wegpunkten vom Verkehrsrechner an das Fahrzeug übermittelt; dadurch verringert sich einerseits die zu übertragende Datenmenge, andererseits vereinfacht der Vektorzug die Zielführung des Fahrzeugs. Die Datenübertragung an das zielgeführte Fahrzeug erfolgt mittels eines Funktelefons (Sender/Empfänger 8).

Die vollständige Fahrtroute wird von der Sende-/Empfangseinrichtung 6 empfangen; anhand der digitalisierten Straßenkarte 4 erfolgt anschließend die Zielführung des Fahrzeugs durch die im Fahrzeug installierte Zielführungseinrichtung. Dazu erhält der Fahrer in Abhängigkeit von der aktuellen Position des Fahrzeugs die entsprechenden Fahrhinweise über Lautsprecher mitgeteilt. Zusätzlich werden auf dem Display die Fahrhinweise der Ausgabereinheit 5 optisch angezeigt. Welches die nächste Richtungsänderung ist, ermittelt die Zielführungseinrichtung durch Vergleich der aktuellen Position mit der Fahrtroute anhand der digitalisierten Straßenkarte 4. Die Zielführung erfolgt im Fahrzeug durch einen Bordcomputer (Recheneinheit 2), der auch

den Datenaustausch mit dem Verkehrsrechner 7 steuert.

Kommt es auf der Fahrtroute z. B. zu einem Unfall, kann also die Fahrtroute nur noch mit sehr geringer Fahrgeschwindigkeit passiert werden, wird von dem Verkehrsrechner 7 selbständig oder auf Anforderung eine aktualisierte Fahrtroute ermittelt und an das Fahrzeug übertragen. Das zielgeführte Fahrzeug verfügt also immer über die optimale Fahrtroute. Abweichungen von der vorgegebenen Fahrtroute sind jederzeit korrigierbar, da das Fahrzeug über eine autonome Zielführungseinrichtung verfügt. Somit ist es also auch möglich, den Fahrer des Fahrzeugs zur Fahrtroute zurückzuführen, wenn dieser sich trotz der Fahrhinweise verfahren hat oder wenn eine Verkehrsstörung vorliegt, die dem Verkehrsrechner 7 nicht bekannt war. In letzterem Falle ist die Zielführungseinrichtung auch von sich aus in der Lage, die Verkehrsstörung zu umfahren.

In einer zweiten Ausführungsform bestimmt die Recheneinheit (CPU) 2 anhand der digitalisierten Straßenkarte 4 nach Eingabe der Zielposition mehrere alternative Fahrtrouten, die an den externen Verkehrsrechner übertragen werden. Der Verkehrsrechner 7 wählt dann unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten aus den übermittelten Fahrtrouten diejenige aus, die unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrslage den Standardbedingungen oder den vorgegebenen Bedingungen am besten entspricht, und übermittelt das Ergebnis an das zielgeführte Fahrzeug. Im Einzelfall ist es auch möglich, daß nur eine einzige Fahrtroute an den Verkehrsrechner 7 übermittelt wird und daß dieser beispielsweise die Gesamtfahrzeit unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten bestimmt.

In einer dritten Ausführungsform ist es vorgesehen, daß alle Fahrzeuge einer organisatorischen Einheit, z. B. eines Taxiunternehmens, ihre Fahrtrouten vom Verkehrsrechner 7 unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten ermittelt bekommen, wobei zusätzlich organisatorische Anforderungen z. B. des Taxiunternehmens berücksichtigt werden. Die organisatorischen Anforderungen könnten z. B. darin bestehen, daß die Fahrtrouten der einzelnen Fahrzeuge möglichst gleichmäßig über die Stadt verteilt sein sollen usw.

#### Bezugszeichenliste

- 1 Eingabeeinheit
- 2 Recheneinheit (CPU)
- 3 GPS-Empfänger
- 4 digitalisierte Straßenkarte
- 5 Ausgabereinheit
- 6 Sende-/Empfangseinrichtung
- 7 Verkehrsrechner
- 8 Sender/Empfänger
- 9 digitalisierten Straßenkarte
- 10 Verkehrsleitsystems

#### Patentansprüche

1. Verfahren zur Zielführung eines Fahrzeugs, bei dem mindestens eine Fahrtroute, die von einer Startposition zu einer vorgegebenen Zielposition führt, unter Berücksichtigung aktueller und/oder prognostizierter Verkehrsdaten ermittelt und das Fahrzeug durch eine mitgeführte Zielführungseinrichtung anhand einer mitgeführten digitalisierten Straßenkarte entlang einer der Fahrtrouten zur

Zielposition geführt wird, dadurch gekennzeichnet, daß aus dem Fahrzeug Planungsdaten, die mindestens die Startposition und die Zielposition umfassen, an einen externen Verkehrsrechner übertragen werden und der Verkehrsrechner unter vorgebbaren Randbedingungen und unter Berücksichtigung der aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten Fahrtroutendaten mindestens einer Fahrtroute ermittelt und an die Zielführungseinrichtung des Fahrzeugs überträgt.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die an den externen Verkehrsrechner übertragenen Planungsdaten als Startposition die aktuelle geographische Position umfassen.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die an den externen Verkehrsrechner übertragenen Planungsdaten im Fahrzeug ermittelte Fahrtrouten sind.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Anzahl der vom Verkehrsrechner zu ermittelnden alternativen günstigen Fahrtrouten vom Fahrzeug vorgegeben wird.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner bei Eintritt bestimmter Bedingungen mindestens eine aktualisierte günstige Fahrtroute ermittelt und an das Fahrzeug überträgt.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner die Fahrtrouten in Abhängigkeit von vom Fahrzeug vorgebbaren Randbedingungen bestimmt.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner mit den Fahrtrouten jeweils eine im Bereich der Fahrtrouten aktualisierte Straßenkarte an das Fahrzeug überträgt.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Straßenkarte im aktualisierten Bereich zusammen mit aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten übertragen wird.

9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Straßenabschnitten der Fahrtroute umfassen.

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrtroute als Vektorzug in Form von aufeinanderfolgenden Wegpunkten vom Verkehrsrechner an das Fahrzeug übermittelt wird.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß die vorgebbare Randbedingung die kleinste Fahrzeit ist, die das Fahrzeug für die gesamte Fahrtroute benötigt.

12. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß der Datenaustausch mit dem Verkehrsrechner über ein Funktelefon erfolgt.

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Zielführung im Fahrzeug durch einen Bordcomputer durchgeführt wird.

14. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß der Verkehrsrechner mit einem Verkehrsleitsystem verbunden ist.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die aktuelle geogra-

phischen Position durch ein Satelliten-Navigations-System im Fahrzeug ermittelt wird.

16. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß die aktuelle geographische Position durch ein Funkpeilsystem ermittelt wird.

17. System zur Zielführung eines Fahrzeugs, bestehend aus einer fahrzeuginternen Zielführungseinrichtung mit

- einer Empfangseinheit (3) für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position,
- einer Recheneinheit (CPU) (2) zur Steuerung der internen und externen Datenübertragungen,
- einer Eingabeeinheit (1) insbesondere zur Eingabe einer Zielposition und
- einer Ausgabeeinheit (5) insbesondere zur Ausgabe von Wegführungsinformationen,

und einem außerhalb des Fahrzeugs angeordneten Verkehrsrechner (7), der eine digitalisierte Straßenkarte (9) mit den aktuellen und/oder prognostizierten Verkehrsdaten aufweist, wobei die Zielführungseinrichtung zusätzlich mit einer Sende-/Empfangseinrichtung (6) ausgebildet und jederzeit über die Sende-/Empfangseinrichtung (6) drahtlos mit dem Verkehrsrechner (7) datentechnisch verbindbar ist.

18. System nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position ein Funkpeilsystem ist.

19. System nach einem der Ansprüche 17 oder 18, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) für drahtlos übermittelte Informationen zur Erkennung der aktuellen geographischen Position ein Satelliten-Navigationssystem ist.

20. System nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß die Empfangseinheit (3) zum Empfang von Korrektursignalen eingerichtet ist, mit denen die Genauigkeit der Positionserkennung verbessert werden kann.

21. System nach einem der Ansprüche 17 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgabe- (5) und/oder Eingabeeinheit (1) eine Spracheingabe- und/oder Sprachausgabeeinheit aufweist.

22. System nach einem der Ansprüche 17 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgabeeinheit (5) ein Display aufweist.

23. System nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, daß auf dem Display (5) die aktuelle Position mit einer Umgebungskarte anzeigbar ist.

24. System nach einem der Ansprüche 18 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausgabeeinheit (5) gleichzeitig als Eingabeeinheit (1) ausgebildet ist, wobei die Eingabe insbesondere der Zielposition durch Markieren oder handschriftliche Eingabe auf dem Display (5) erfolgen kann.

25. System nach einem der Ansprüche 18 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß die Sende-/Empfangseinrichtung (6) als Funktelefon ausgebildet ist.

